

# Aus den Anfängen unserer Straßenbahn

Gustav Goertzen

Die Verkehrsverhältnisse in unserer Stadt und deren nächster Nachbarschaft waren zu Beginn der 90er Jahre alles andere als besonders günstig. Wohl war die Staatseisenbahn da mit ihren Zugverbindungen nach allen Orten der näheren und weiteren Umgebung. Sie diente aber genau wie heute mehr dem Verkehr in die Ferne, als dem Nachbarortsverkehr. Waren die Städte des engeren Bezirks auch noch klein, so waren doch verhältnismäßig viel mehr Wege nach den Nachbarorten nötig, weil viele der heute in jeder Stadt vorhandenen Behördenstellen nur in einigen Städten vorhanden waren. Die Stadt Oberhausen gehörte z. B. in den 90er Jahren noch zum Landratsamt in Mülheim (Ruhr), wo auch andere Kreisdienststellen, wie die Einkommensteuer-Veranlagung, der Kreisausschuß, die Kreiskasse, der Kreisarzt und auch das Bezirkskommando ihren Sitz hatten. Hatte man an diesen Stellen persönlich zu tun, so wurde vielfach der immer zuverlässige Weg zu Fuß gewählt. Die Eisenbahnverbindung mit Mülheim war allerdings vorhanden, aber in der Zeit, in der der Bewohner des östlichen Stadtteils den Weg zum Bahnhof machte, hatte er die Hälfte des Weges nach Mülheim bereits hinter sich. Das Fahrrad, das man sich in dem heutigen Verkehr gar nicht mehr wegdenken kann, steckte noch in den Kinderschuhen und war noch kein allgemeines Verkehrsmittel. Die damals benutzten Modelle, die heute in Museen gezeigt werden, erforderten schon akrobatische Übung, um sie überhaupt zu besteigen. Auto oder sogar Autobusse waren noch unbekannte Dinge. Wer genug in der Tasche hatte, bestellte sich ein Pferdefuhrwerk, eine Kutsche.

Die Hochkonjunktur in der Großindustrie in den 90er Jahren, die für alle nur erreichbaren Arbeitskräfte Verwendung hatte, brachte es mit sich, daß viele Oberhausener Arbeiter auf den Thyssenwerken Mülheim-Ruhr, und Mülheimer Arbeiter bei der Gutehoffnungshütte in Oberhausen beschäftigt wurden. Die Lage auf dem Wohnungsmarkt machte jedoch ein Wohnen an dem Ort der Arbeitsstelle schwierig, wenn nicht unmöglich.

Der Fuhrunternehmer Becker aus Styrum erkannte die gewinnbringende Gelegenheit und richtete zu Anfang der 90er Jahre eine Omnibusverbindung zwischen Oberhausen und Mülheim ein. Die pferdebespannten Wagen fuhren 2 bis 3 mal täglich von der Sterkrader Hütte über die Sterkrader und Mülheimer Straße bis zum Rathausmarkt in Mülheim und umgekehrt. Für eine Fahrt von Oberhausen-Schwartzstraße bis Mülheim bezahlte man 20 Pfennig.

Im Jahre 1892 war der städtische Westfriedhof in Benutzung genommen worden. Namentlich für die Bewohner der östlichen Stadtgebiete waren bei Beerdigungen weite Wege zurückzulegen. Die Fuhrunternehmer, die die Leichenwagen stellten, entdeckten sehr bald die sich bietende Einnahmequelle, sie richteten einen privaten Omnibusverkehr ein, derart, daß hinter jedem Leichenzuge ein oder mehrere Omnibusse mitfuhren, die den Beerdigungsteilnehmern gegen einen Fahrpreis von 20 Pfennig zur Rückfahrt zur Verfügung standen. Alten und gebrechlichen Leuten war hierdurch auch die Möglichkeit geboten, schon den Hinweg zum Friedhof zu fahren. Von dieser günstigen Gelegenheit wurde denn auch reichlich Gebrauch gemacht, sodaß an manchen Tagen, namentlich an Sonntagen, an denen damals die meisten Beerdigungen erfolgten, ein reger Verkehr der Omnibusse zu verzeichnen war. Diese Omnibusse, mit 3 oder 4 Pferden bespannt, dienten auch zu Vereinsausflügen und Gesellschaftsfahrten in die nähere oder weitere Umgebung, meistens nach dem schönen Ruhrtal bei Kettwig-Werden oder zum Niederrhein in die Gegend von Orfoy.

Aus dem Omnibusverkehr sollte sich unsere Straßenbahn entwickeln. In der Stadt Effen hatte ein Privatunternehmen zu Beginn der 90er Jahre eine elektrische



Straßenbahn gebaut, die das Zentrum und die Krupp'schen Werke mit den damals noch selbständigen Gemeinden Altendorf (Essen=West) und Borbeck verband. In Meiderich, von dem damaligen Bahnhof bis nach Ruhrort=Hafen verkehrte eine schienengebundene Pferdebahn, während zur Verbindung der Städte Mülheim=Ruhr und Duisburg eine Dampffstraßenbahn bestand. Diese verkehrte von Broich über die Monning nach Duisburg=Altstadt und war besonders in den Sommermonaten ein von Ausflüglern viel in Anspruch genommenes Verkehrsmittel.

Der Gedanke zur Anlage einer Straßenbahn tauchte in Oberhausen im Jahre 1893 auf. Auf der Tagesordnung der Stadtverordneten=Versammlung am 21. Juli 1893 stand u. a. »Vorlage betr. Wahl einer Kommission zur Prüfung der Pferde=bahnangelegenheit.« Die Stadtverordnetenversammlung beschloß zur Prüfung der Frage, ob dem Projekt zur Anlage einer Straßenbahn näher zu treten sei, eine Kommission einzusetzen, und wählte in dieselben die Herren Legrand, Lueg, Luchas, Reinhard und Stock. Damit war die Sache vorläufig abgetan.

Im Jahre 1894 verhandelten die Landräte der Kreise Essen=Land und Mülheim (Ruhr) mit dem Konsortium »Bank für Handel und Gewerbe in Darmstadt« und Bachstein zu Berlin über die Anlage von elektrischen Straßenbahnen. Die Stadtverordneten=Versammlung von Oberhausen, zur Stellungnahme zu einem etwaigen Vertragsabschluß angegangen, beschließt am 27. August 1894 einstimmig, »dem vorgelegten Vertrag nicht beizutreten, vielmehr in Gemeinschaft mit Mülheim eine Straßenbahn, vorbehaltlich der Feststellung des Projekts und des Systems herzustellen.« Die Straßenbahn=Kommission wird beauftragt, die weiteren Verhandlungen mit Mülheim zu führen. Diese zeigten im Anfang Erfolg und veranlaßten die Stadtverordneten=Versammlung am 28. November 1894 zu folgendem Beschluß: »Nach dem Antrage der Verwaltung beschließt die Versammlung einstimmig, auf gemeinschaftliche Kosten mit Mülheim eine Straßenbahn zwischen Oberhausen und Mülheim mit den erforderlichen Abzweigungen in beiden Städten zu bauen und zu betreiben, beauftragt alsdann die Straßenbahn=Kommission mit der Einleitung der erforderlichen Vorarbeiten unter Zugrundelegung des von den Kommissionen der beiden Städte gemeinschaftlich aufgestellten Vertragsentwurfs und bewilligt schließlich der Verwaltung für die Vorarbeiten bis 31. 3. 1895 einen Kredit von 500.- RM.« Bei den weiteren Verhandlungen tauchten aber Schwierigkeiten auf, die hauptsächlich in dem unklaren Verhalten Mülheims ihre Ursache hatten. So beanpruchte Mülheim in letzter Stunde die aus technischen Gründen für Oberhausen vorgesehene Zentrale für sich mit der Behauptung, daß dies überhaupt für Mülheim die Vorbedingung bei den ganzen Verhandlungen gewesen sei. Daraufhin beschloß die Stadtverordneten=Versammlung in der Sitzung am 20. Juli 1895 nach längerer Debatte einstimmig:

- »1. Die Verhandlungen mit der Stadt Mülheim a. d. Ruhr wegen gemeinschaftlicher Anlage einer Straßenbahn werden abgebrochen.
2. Die Straßenbahn=Kommission wird ermächtigt, unverzüglich auf Grund der vorliegenden Projekte der Firma Siemens & Halske bezüglich der Strecken
  - a) Oberhausen (Hochöfen) bis Styrum (Thyssen)
  - b) Oberhausen Stadtmitte (Hoffnungstr., Bahnhof, Marktstr.),die Genehmigung des Landesdirektors zur Benutzung der in Betracht kommenden Strecken der Provinzialstr., sowie die staatliche Konzession einzuholen und wegen des Baues mit der Firma Siemens & Halske vorbehaltlich der Genehmigung der Stadtverordneten=Versammlung abzuschließen. Zugleich wird der Kommission der hierfür erforderliche Kredit zur Verfügung gestellt.
3. Ferner wird die Kommission beauftragt, für die Linien
  1. Oberhausen-Sterkrade oder Oberhausen-Sterkrade-Osterfeld,
  2. Oberhausen-Meiderich,
  3. Oberhausen-Styrum



von der Firma Siemens & Halske Projekte einzufordern und behufs Konzessionierung der Strecken die erforderlichen Vorarbeiten zu erledigen.

Für diese Zwecke wird der Kommission ein Kredit von 1000,- RM. zur Verfügung gestellt.«

Nachdem die Kommission alsdann die weiteren Verhandlungen mit der Baufirma zu Ende geführt hatte, wurde am 22. Juli 1895 von der Stadtverordneten-Versammlung einstimmig beschlossen, den Bau der Straßenbahn von dem Bahnübergang der Köln-Mindener Eisenbahn im Zuge der Essener Straße bis zum Eisenbahn-Übergang beim Thyssen'schen Werke und der als Stadtlinie bezeichneten Strecke der Firma Siemens & Halske zu Berlin zum Anschlagspreise von 653 080,- RM zu übertragen. Die gleiche Stadtverordneten-Versammlung beschloß zu diesem Zwecke die Aufnahme einer Anleihe von 650 000,- RM bei der Landesbank der Rheinprovinz in Düsseldorf.

Die Ausführung der Bauarbeiten sollte jedoch noch auf weitere Schwierigkeiten stoßen. Die Stadt Mülheim hatte inzwischen die Konzession für die gleiche Straßenbahnstrecke, soweit die in der damals noch selbständigen Gemeinde Styrum belegene Provinzialstraße in Betracht kam, bei der Landespolizeibehörde beantragt. Die Regierung sah sich veranlaßt, einen Vermittlungsvorschlag des geheimen Regierungs- und Baurats Denninghoff zu empfehlen, die von beiden Städten innerhalb der Gemeinde Styrum geplanten Strecken derartig zu teilen, daß Oberhausen die beantragte Konzession auf der Provinzialstraße bis zur neuen kathol. Kirche in Styrum erhält, während Mülheim die Linie auf der Provinzialstraße von der Kirche bis zum Übergang bei Thyssen und durch den Ort Styrum auf Gemeindegewegen baut und betreibt. Die Stadtverordneten-Versammlung vom 3. Dezember 1895 erklärte sich mit diesem Vermittlungsvorschlag sowie damit einverstanden, an Mülheim für die ihm nach dem Vermittlungsvorschlag zufallende Bahnstrecke, solange Mülheim es wünscht, die elektrische Kraft aus der hier zu erbauenden Zentrale abzugeben und zwar ohne Unternehmergeinn gegen Erstattung der Selbstkosten, d. h. der Betriebskosten, eine angemessene Abschreibung und Verzinsung nebst Tilgung des Anlagekapitals. Auch war Oberhausen bereit, falls Mülheim die Linie auf der Provinzialstraße vor der durch Styrum zu führenden zu bauen und in Betrieb zu setzen wünscht, die Strecke auf der Provinzialstraße von der erwähnten katholischen Kirche bis zum Eisenbahnübergang bei Thyssen, welche später Mülheim zufallen soll, sofort zu bauen und zu betreiben, bis Mülheim deren Abtretung wünscht, die gegen Erstattung der Selbstkosten unverzüglich erfolgen würde.

Der Regierungspräsident zu Düsseldorf machte hierauf die Straßenbahnkonzession auf der Provinzialstraße Düsseldorf-Mülheim-Münster von der Bedingung abhängig, daß Oberhausen sich verpflichtet, die fragliche Strecke der Stadt Mülheim auf deren Verlangen gegen Erstattung der aufgewendeten Anlagekosten unter Abschreibung des Betrages für die Abnutzung zu Eigentum und zur Benutzung als Kleinbahn abzutreten, jedoch nicht früher, als bis die Stadt Mülheim die andere von ihr projektierte Kleinbahnstrecke auf den ungefähr parallel mit jener Provinzialstraße verlaufenden Kommunalwegestrecken der Gemeinde Styrum (Hauskampstr., Unterhaidstr., Grenzstraße) ausgebaut und zum elektrischen Betrieb eingerichtet haben wird. Auch diese Bedingung wurde von der Stadtverordneten-Versammlung am 15. Februar 1896 mit der Verbindlichkeit dieser Verpflichtung der Stadt Mülheim anerkannt. Aber selbst mit dieser bis an die Grenze der Möglichkeiten gehenden Bedingung und Verpflichtung der Stadt Oberhausen begnügte sich die Stadt Mülheim nicht.

Um das ganze Straßenbahnprojekt nicht zu Fall zu bringen, sah sich die Stadtverordneten-Versammlung in ihrer Sitzung vom 31. März 1896 gezwungen, auf die Straßenbahnstrecke auf der Styruer Provinzialstraße zu verzichten; sie stellte aber die Bedingung, daß Mülheim in der Konzessionsurkunde zur Pflicht gemacht wird, das ganze von ihr beantragte Straßenbahnnetz in Styrum, Mül-



heim=Eppinghoven und Mülheim=Kahlenberg binnen Jahresfrist fertig zu stellen und in Betrieb zu setzen.

Gleichzeitig wurde die Erwartung ausgesprochen, daß die übrigen von Oberhausen projektierten Kleinbahnlinien von den Konzessionsbehörden jede tunliche Förderung erfahre, damit Oberhausen für die Verzichtleistung Ersatz finde und namentlich etwaige Schwierigkeiten mit der Baufirma wegen Kürzung der Bau-  
strecke vermieden werden.

Mit der Verzichtleistung auf die von Mülheim beanspruchte Straßenbahnstrecke war das letzte Hindernis beseitigt, das der Aufnahme der Bauarbeiten für die Oberhausener Straßenbahnstrecke im Wege gestanden hatte. Nach notwendigen Verhandlungen mit der Baufirma erklärte sich die Stadtverordneten=Versammlung am 20. August 1896 mit dem Abschluß des Vertrages mit der Firma Siemens & Halske über den Bau der Straßenbahn einverstanden, worauf mit den Bauarbeiten begonnen wurde. Die erste Strecke verlief über die Mülheimer Straße, von der Ecke Grenzstr. (jetzt Erich=König=Straße), Marktstr., Bahnstr., Bahnhofstr. am Bahnhof vorbei, dann über die Industriestr. (jetzt Ludwig=Knickmann=Straße) Wilhelmstr. (jetzt Hindenburgstr.), Grillostr., Hoffnungstr. (jetzt Tannenbergsstr.), Mülheimer=Str., Essener Str. und Osterfelder Str. bis zum Walzwerk Neu=Oberhausen mit einer Gleisverbindung in der Mülheimer Straße zwischen Marktstraße und Hoffnungsstraße.

Die landespolizeiliche Abnahme der Straßenbahn erfolgte am 4. April 1897 und hiermit die Uebergabe in den öffentlichen Verkehr. Die Leitung und den Betrieb der Straßenbahn übernahm die Stadt selbst. Als verantwortlicher Betriebsleiter wurde ein Straßenbahndirektor angestellt.

Die Stadt Oberhausen war die erste Stadtgemeinde, die eine öffentliche elektrische Straßenbahn in eigener Regie betrieb.

## Zwischen Trümmern

Zwischen Trümmern eingekerkert, blüht  
Violett der Rhododendronstrauch.  
Festlicher hat er noch nie geglüht!  
Und die Amsel jubelt auch

So wie ehem, wenn vorm Haus die Fichte  
Ihren Schatten an die Nacht verlor,  
Und am Morgen, wenn das Haus im Lichte  
Jungen Tages heiter stieg empor.

Haus und Fichte sind dahingesunken.  
Nur der Schornstein ragt, ein schaurig Mal.  
Doch nun sprüht von ihm herab wie Funken  
Meiner Amsel selig-süßer Schall.

Herz, du schlägst noch! Traf dich auch die Not  
Schon so hart und schon so oft –  
Sieh! dies ist dir ewiges Gebot:  
Was da lebt, das hofft!

Gerhard Steinhauer